

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 22. Warszawa, 25 czerwca 1934 r. Rok XVI

T R E Ś Ć:

SPRAWY OSOBOWE.

118.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 kwietnia 1934 r. Nr. P. 5-132/12/34 o utworzeniu „Działu Turystyki" w Wydziale Ruchu D. O. K. P. w Krakowie.

Powołując się na postanowienia § 11 ust. ost. Statutu Organizacyjnego D. O. K. P. (Dz. Urz. M. K. Nr. 9, poz. 54 z 1934 r.), zarządzam co następuje:

§ 1.

W Wydziale Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie tworzy się „Dział Turystyki" (6).

§ 2.

Do zakresu działania „Działu Turystyki (I[6])" w granicach obowiązujących przepisów i zarządzeń należą:

1) sprawy propagandy i reklamy turystyki kolejowej; rejestracja wydawnictw propagandowych;

2) badania zdążające do zwiększenia frekwencji turystycznej;

3) utrzymywanie stałej łączności ze zrzeszeniami turystycznemi i sportowemi oraz z biurami podróży;

4) organizowanie pociągów turystycznych (popularnych, radjowych, wycieczkowych, kompensacyjnych i t. p.), oraz opracowywanie programów wycieczek i rozrywek dla podróżnych tych pociągów;

5) opracowywanie wniosków w sprawach taryf ulgowych dla turystów z punktu widzenia interesów turystyki.

§ 3.

Na czele „Działu Turystyki" stoi Kierownik zrównany hierarchicznie z kierownikami innych działów w dyrekcji.

Do kierownika „Działu Turystyki" mają zastosowanie postanowienia § 13-go, do zastępstwa kierownika działu — postanowienia § 14-go, a do personelu działu postanowienia § 15-go Statutu Organizacyjnego D. O. K. P.

§ 4.

Z zakresu czynności Działu Pasażerskiego w Wydziale Ruchu D. O. K. P. w Krakowie wydziela się:

1) sprawy wycieczek, z wyjątkiem wyznaczania pociągów wycieczkowych i spraw doczepiania wagonów wycieczkowych do pociągów;

2) sprawy propagandy turystycznej.

§ 5.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1934 r.

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

119.

Nr. H. P. IV. 173/12 z dnia 22 maja 1934 r. w sprawie ujednostajnienia opłat za przechowywanie rzeczy podróżnych w przechowalniach stacyjnych na stacjach wszystkich Okręgów Dyrekcyjnych K. P.

Na podstawie § 50 Regulaminu przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych (Cz. I Tar. Osob. i Bagaż.) ustanawia się następujące opłaty za przechowanie rzeczy i rowerów w przechowalniach na stacjach P. K. P.

§ 1. 1) Od każdej sztuki bagażu, oddanego do przechowania, opłata za pełną lub rozpoczętą dobę kalendarzową (rozpoczynającą się od godz. 0 a kończącą się o godz 24) na wszystkich stacjach P. K. P. — z wyjątkiem W. M. Gdańska — wynosi 25 gr. W W. M. Gdańsku opłata ta wynosi 15 fen. gd.

2) Do zasadniczej opłaty za przechowanie według pkt. 1) dochodzi jednorazowa specjalna dopłata za podwyższoną odpowiedzialność przez cały czas przechowania, nie przewyższający 4 tygodni, na wszystkich stacjach P. K. P. — z wyjątkiem W. M. Gdańska — 10 gr. w W. M. Gdańsku 10 fen. gd.

3) Za przechowywanie rowerów na ulgowych warunkach za rowerowemi kartami okresowemi tygodniowemi lub miesięcznemi opłata wynosi:

za okresową kartę tygodniową . . zł. 1,00
za okresową kartę miesięczną . . zł 4,00

4) Od rowerów, przechowywanych za rowerowemi kartami okresowemi, nie pobiera się opłaty specjalnej za podwyższoną odpowiedzialność, ponieważ za rowery w ten sposób przechowywane kolej odpowiada według ogólnych norm regulaminowych (§ 50 p. 2 Reg. przew. osób, bagażu i przesyłek ekspresowych).

5) za zagubienie rowerowej marki blaszanej pobiera się 1 zł.

§ 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1934 r.

§ 3. Z chwilą wejścia w życie niniejszego zarządzenia traci moc obowiązującą zarządzenie Ministerstwa Komunikacji Nr. Rw. 3421/28 z dnia 27 sierpnia 1928 r. w sprawie ujednostajnienia opłat za przechowywanie bagażu w przechowalniach stacyjnych, ogłoszone w Dz. Urz. M. K. Nr. 21 z r. 1928.

Tracą również moc wszelkie inne odmienne zarządzenia poszczególnych Dyrekcyj Okręgowych K. P. P. w sprawie opłat za przechowywanie rzeczy podróżnych w przechowalniach stacyjnych.

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

120.

Nr. R. O. V. 210/31 z dnia 1 czerwca 1934 r. w sprawie ścisłego przestrzegania obowiązującego terminu przy przedstawianiu sprawozdań o wypadkach lub ważniejszych wydarzeniach.

Ministerstwo Komunikacji przypomina o bezwzględnej konieczności ścisłego przestrzegania obowiązującego 35-dniowego terminu (§ 29 przepisów Nr. R 3) przy przedstawianiu sprawozdań o wypadkach i ważniejszych wydarzeniach do Ministerstwa Komunikacji. Gdyby zachodziły jakieś okoliczności rzeczywiście łagodzące, np. zranienie ważnych świadków, uniemożliwiające ich zbadanie i t. p., należy bezwzględnie donieść o tem przed upływem terminu przedstawienia sprawozdania, z prośbą o odroczenie tego terminu na czas ściśle określony. Ze względu na niejednokrotne tłumaczenie się Dyrekcyj, że sprawozdanie zostało opóźnione wskutek przesłania akt sprawy do sądu na żądanie prokuratora, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że w przypadkach, gdyby zachodziła konieczność przesłania akt sprawy przed zakończeniem dochodzenia do sądu, należy sporządzić uwierzytelnione odpisy tych akt i na podstawie tych odpisów zakończyć dochodzenie, przedstawiając sprawozdanie do Ministerstwa Komunikacji w terminie oznaczonym.

Ministerstwo Komunikacji uprzedza, że żadne przekroczenia terminu przedstawiania sprawozdań tolerowane nie będą i winni przekroczenia terminu będą pociągani do odpowiedzialności.

121.

Nr. R. T. I/23/5 z dnia 29 maja 1934 r. w sprawie komunikacji bezprzeładunkowej pomiędzy C. S. D. a Z. S. R. R. tranzytem przez Polskę.

Na podstawie porozumienia zarządów kolejowych polskiego i czechosłowackiego „Układ w sprawie używania na linjach kolei czechosłowackich niehamulcowych wagonów typu rosyjskiego w komunikacji bezprzeładunkowej z kolejami Z. S. R. R." obowiązujący od dnia 1 sierpnia 1930 roku został zmieniony z ważnością od 1 czerwca 1934 r. przez dopuszczenie do kursowania w tej komunikacji wagonów hamulcowych.

W związku z powyższem „Układ w sprawie używania na linjach kolei czechosłowackich niehamulcowych wagonów towarowych typu rosyjskiego w komunikacji bezprzeładunkowej z kolejami Z. S. R. R." ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Minister-

stwa Komunikacji z dn. 25 sierpnia 1930 r. Nr. 20, pozycja 158 uległ następującym zmianom:

1) w tytule układu skreślono słowo „niehamulcowych",

2) w § 1 a skreślono słowa „niehamulcowe i ",

3) w § 1 b skreślono słowo „niehamulcowe",

4) w § 7 punkt 3 słowa: „Wagony nie mogą posiadać hamulców" zastąpiono słowami: „Wagony z hamulcami muszą posiadać przesuwne klocki hamulcowe, każdy wagon musi posiadać przy budce hamulcowej stopnie i uchwyty".

122.

Nr. R. P. I. 9/3 z dnia 1 czerwca 1934 r. w sprawie organizacji masowego ruchu pasażerskiego na P. K. P.

W celu postawienia na właściwym poziomie organizacji i wykonania zadań P. K. P., związanych z wzmożonym ruchem pasażerskim w takich okresach, jak okresy przedświąteczny i poświąteczny Bożego Narodzenia, Wielkiej Nocy, Zielonych Świątek, okres rozpoczęcia wakacyj szkolnych i przed nowym rokiem szkolnym, Święta Morza, Dożynek w Spale oraz t. p. uroczystości regionalnych, Ministerstwo Komunikacji poleca co następuje:

1) Przygotowanie się Dyrekcyj do takich przewozów powinno obejmować:

a) opracowanie planu przewozów na konferencji międzydyrekcyjnej zainteresowanych dyrekcyj,

b) opracowanie planu przewozów na konferencji wewnętrznej dyrekcyjnej,

c) wydanie wyczerpujących zarządzeń dla wykonawczej służby ruchowej (stacyjnej i pociągowej), handlowej, mechanicznej i drogowej.

2) Każdorazowo, na czas poprzednio dostateczny przed okresem wzmożonego ruchu, interesowane D. O. K. P. powinny bezwarunkowo omówić wspólnie oczekiwane zadania i ustanowić jednolity plan działania na konferencjach, specjalnie zwołanych w tym celu.

Do inicjatywy zwołania takiej konferencji jest obowiązana ta Dyrekcja, z której okręgu bądź na podstawie doświadczeń z lat ubiegłych, bądź na podstawie innych danych jest przewidziany najbardziej wzmożony ruch wyjazdowy, albo przyjazdowy.

Oczekiwane zadania przewozowe powinny być omówione na takich konferencjach w sposób najbardziej wyczerpujący i wszechstronny. Za podstawę do działania należy wziąć wykonanie zadań przewozowych z podobnych okresów ubiegłych, przewidując jednakże powiększenie tych zadań na dany okres oczekiwany przynajmniej półtorakrotnie, jeżeli nie dwukrotnie, lub więcej, gdyby zebrane przez D. O. K. P. informacyjne dane, wskazywały na potrzebę zwiększenia ruchu w takim stopniu.

Na konferencji należy omówić:

a) wyzyskanie pełnego obciążenia pociągów stałych oraz

b) wyznaczenie po wzajemnem porozumieniu pociągów dodatkowych z pośród pociągów, przewidzianych w tym celu, albo

c) ułożenie rozkładu jazdy nowych pociągów dodatkowych.

Pociągi dodatkowe należy podzielić na dwie kategorje:

a) pociągi, które uruchomiane będą bezwarunkowo i

b) pociągi, które uruchomiane będą warunkowo w zależności od potrzeby danego dnia.

Pociągom dodatkowym należy wyznaczyć postoje zasadniczo dla potrzeb techniczno-ruchowych.

Odejście ich ze stacji początkowej powinno być zasadniczo wcześniejsze od odejścia zasadniczego pociągu stałego tej komunikacji; odstępstwo od tej zasady mogłoby mieć miejsce tylko w tym przypadku, gdyby się okazało celowsze uruchomienie pociągu dodatkowego po pociągu stałym. Należy następnie jaknajdokładniej omówić i ustalić skład każdego z pociągów tak tych, które będą uruchomiane bezwarunkowo, jak i tych, które będą uruchomiane warunkowo, oraz ustalić, która Dyrekcja powinna dostarczyć składów, do której Dyrekcji należy obowiązek dostarczania parowozów i wyznaczanie drużyn pociągowych i na jakich stacjach ma być dokonywana ich zmiana oraz na jakich stacjach węzłowych powinny znajdować się wagony osobowe rezerwowe dla ewentualnego wzmocnienia składów.

W dalszym ciągu powinien być ustalony wspólnie komunikat do prasy, jaki poszczególne interesowane D. O. K. P. umieszczą w prasie miejscowej.

Dyrekcja, organizująca daną konferencję, przesyła protokóły konferencyj najpóźniej w ciągu 3-ch dni do Ministerstwa Komunikacji (Departament IV) w 2-ch egzemplarzach i do interesowanych D. O. K. P. w potrzebnej ilości, podanej przez te Dyrekcje.

W razie przewidywania wyjątkowych trudności co do wykonania oczekiwanych zadań w ruchu międzydyrekcyjnym, Dyrekcja, organizująca daną konferencję. powinna się zwrócić do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o delegowanie przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji.

Po konferencji międzydyrekcyjnej każda z interesowanych D. O. K. P. powinna bezzwłocznie zwołać konferencję wewnętrzną z udziałem Naczelników Wydziału Ruchu, Mechanicznego i Handlowo-Taryfowego, Naczelników Oddziałów Ruchu i Mechanicznego, następnie interesowanych kontrolerów ruchu i handlowo-taryfowych, oraz zawiadowców tych stacyj, których obowiązkiem będzie uruchomianie dodatkowych pociągów. Na takiej konferencji powinny być omówione jaknajszczegółowiej, zadania, jakie przypadają w udziale odnośnym oddziałom i stacjom danej Dyrekcji i powinien być jaknajszczegółowiej omówiony sposób wykonania tych zadań oddzielnie w odniesieniu do służby ruchowej, mechanicznej, handlowej i ewentualnie drogowej.

W odniesieniu do służby ruchu powinny być opracowane i wydane szczegółowo wskazówki co do ilości pociągów dodatkowych, ilości składów i rodzajów wagonów każdego pociągu dodatkowego

wg. planu, przewidzianego dla pociągów, które będą uruchomiane bezwarunkowo i warunkowo, wskazówki co do ilości drużyn konduktorskich, z uwzględnieniem w miarę możności wyznaczenia jednego konduktora na jeden wagon, jak również powinien być opracowany plan przygotowywania składów, podstawiania ich na określone tory stacyjne z torów postojowych lub zabierania składów zpowrotem, w dostosowaniu do ustanowionego rozkładu jazdy pociągów. Powinna być również opracowana wyczerpująco strona działu informacyjnego na danej stacji, czy stacjach w sposób niżej podany. W odniesieniu do służby mechanicznej powinna być wyjaśniona możność wykonania przewozów parowozami Dyrekcji i obliczona ilość potrzebnych do tego parowozów i wagonów. Plany napraw wagonów osobowych powinny być tak układane przez Dyrekcje, aby na okresy wzmożonego ruchu ilość wagonów zdatnych do ruchu była możliwie największa.

Należy również rozważać, co trzeba wykonać w zakresie oświetlenia, ogrzewania wagonów, ich czystości, zaopatrzenia każdego pociągu w dostateczną ilość tablic informacyjnych, umieszczenia przy właściwych peronach lub we właściwych miejscach tablic informujących o kierunku danego pociągu i godzinie odjazdu. W razie, jeżeli środki przewozowe Dyrekcyj będą niedostateczne, należy zawczasu zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji.

W odniesieniu do służby handlowej powinna być omówiona organizacja dostatecznej ilości kas biletowych i bagażowych, dostatecznej ilości numerowych i pracowników, przeznaczonych do naładunku lub wyładunku bagażu. W odniesieniu do innych służb powinien być dokładnie omówiony i ustalony ich udział we wspólnej akcji jako to: oświetlenie stacji i torów stacyjnych, utrzymanie czystości, porządku i t. p.

Na konferencji powinna być omówiona również sprawa dostatecznego przydziału pracowników na danej stacji czy stacjach i odpowiednia obsada stanowisk w służbie wykonawczej na ten okres. Odpowiednie wnioski w powyższych sprawach powinni na czas przedstawić do Dyrekcyj interesowani Naczelnicy Oddziałów, każdy w swym zakresie. Niezależnie od powyższego, interesowane D. O. K. P. powinny niezwłocznie po międzydyrekcyjnej konferencji nawiązać bezpośrednie porozumienie z odnośnemi biurami podróży jak „Orbis" i „Wagons-Lits Cook" i z odnośnemi instytucjami, jako to Kuratorjum, D. O. K. i t. p. i w tym czasie utrzymać to porozumienie jaknaściślej ze względu na wagę tych informacyj i możliwy ich wpływ na wydawane zarządzenia.

Wspomnianym biurom podróży jak również kasom stacyjnym należy na stacjach początkowego biegu pociągów dodatkowych powierzyć przedsprzedaż biletów na te pociągi. Przy sprzedaży biletów na pociągi dodatkowe należy wydawać specjalne kupony bezpłatne, zapewniające miejsce w danym pociągu. Na kuponie powinny być podane: Data, Nr. pociągu, godzina odejścia pociągu i relacja.

Wzór:

Dnia 22 grudnia 1934 r.

poc. Nr. 211 odjazd godz. 20.20

Warszawa Główna — Zakopane

(kolor kartki czerwony)

W miarę możności Dyrekcje wskażą na kuponach również i do którego wagonu, licząc od parowozu, dany kupon jest ważny.

Kupony dla różnych relacyj powinny być drukowane na papierze odmiennego koloru i posiadać Nr. druku ścisłego zarachowania.

Sprzedaż biletów w biurach podróży i kasach stacyjnych powinna się odbywać we wzajemnem porozumieniu pod kierownictwem Wydziałów Ruchu i Handlowo-Taryfowege.

Zasadniczo korzystanie z poc. dodatkowych ma być ograniczone wyłącznie dla podróżnych jadących do stacyj docelowych danego pociągu. Jeżeli jednak zapełnienie takiego pociągu nie jest kompletne, w takim przypadku mogą być dopuszczeni również podróżni, jadący ze stacji wyjścia lub ze stacyj pośrednich na końcową przestrzeń biegu takiego pociągu.

Zarządzenia, dotyczące organizacji masowego przewozu podróżnych, powinny być ogłoszone służbie wykonawczej w czasie wystarczającym, aby ta służba mogła być dokładnie pouczona przez swych bezpośrednich zwierzchników, a ci mogli wykonać przewozy w sposób sprawny. **Wydawanie zarządzeń telegraficznych w tych sprawach zasadniczo nie powinno mieć miejsca.** W podanem zarządzeniu powinny być udzielane wskazówki nietylko dla wykonawczej służby stacyjnej, lecz także dla drużyn pociągowych przedewszystkiem co do strony techniczno-ruchowej, jak szczegółowy rozkład jazdy pociągów dodatkowych, ich obciążenie największe, stacje zmiany parowozów i drużyn konduktorskich, a następnie co do rozmieszczenia podróżnych na stacji początkowej, informowania ich, przeprowadzania kontroli biletów i kuponów.

W celu dokładnej informacji podróżnych należy wydać również i bileterom rozkład jazdy pociągów dodatkowych w odniesieniu do danej stacji odjazdu oraz zawierający wskazówki co do przejścia pociągu przez ważniejsze stacje następne.

W okresach wzmożonego ruchu Dyrekcje powinny zwrócić za pośrednictwem Oddziałów i Kontrolerów szczególną uwagę na sprawność informowania podróżnych o pociągach i czasie odjazdu pociągów, a więc przedewszystkiem na:

1) ogłoszenia na stacjach o pociągach dodatkowych, umieszczane na miejscu widocznem przy wejściach na dworzec, przy kasach biletowych i bagażowych, zredagowane w sposób jasny i wyczerpujący, a drukowane na papierze jaskrawego koloru;

2) ogłaszanie o czasie odjazdu lub przyjazdu pociągów za pomocą megafonów i ogłoszeń świetlnych, a w razie braku takich urządzeń — za pomocą ogłoszeń ustnych, wypowiadanych wyraźnie, jasno i kilkakrotnie na salach dworca;

3) na sprawną organizację biur informacyjnych już istniejących lub zorganizowanych doraźnie w tym celu przy biurze dyżurnego ruchu.

Wyznaczeni w tym celu pracownicy z pośród odpowiednich pracowników ruchowych, mający za zadanie odciążenie dyżurnego ruchu, powinni być dokładnie poinformowani o zasadniczym planie wykonawczym i ponadto powinni być stale informowani przez dyżurnego ruchu o przebiegu akcji. Obowiązkiem tych pracowników będzie również zbieranie informacyj o ruchu dopływowym z sąsiednich linij, czy odcinków lecz charakteru tranzytowego przez daną stację. Takich danych dostarczają obowiązkowo za pośrednictwem dyżurnych ruchu kierownicy pociągów dopływowych na najbliższej stacji węzłowej. Zebrane w powyższy sposób informacje, jeżeli będą miały wpływ na akcję danej stacji, powinny być bezzwłocznie zakomunikowane Dyrekcji drogą służbową przez zawiadowców stacyj i Naczelników Oddziałów. Pracownicy, upoważnieni przez dyżurnego ruchu do udzielania informacyj, powinni być zaopatrzeni w opaski z napisem: „Informator".

4) umieszczanie tablic kierunkowych na każdym wagonie.

Niezależnie od akcji informacyjnej na terenie stacji, Dyrekcje powinny zorganizować akcję informacyjną nazewnątrz dla szerokiego ogółu, w razie możności już na 10 dni przed dniem wzmożonego ruchu, za pomocą wyczerpujących, przynajmniej dwurazowych dziennie, dzień po dniu komunikatów w radjo i w prasie, w których powinna być podana ilość pociągów dodatkowych danej komunikacji, ich skrócony rozkład jazdy, właściwy dworzec odjazdowy, czas odejścia oraz miejsca i ściśle określone terminy (po porozumieniu z biurami podróży) przedsprzedaży biletów i t. p.

Nad całą akcją tak przygotowywania stacyj, parowozowni i warsztatów do zadań podanych w zarządzeniu Dyrekcyj, jak i nad akcją wykonawczą powinna być roztoczona czujna kontrola ze strony Naczelników Wydziałów, Oddziałów, parowozowni, kontrolerów oraz bezpośrednich zwierzchników każdego z nich we własnym zakresie służbowym.

Nadzór i kontrola tych organów powinny dotyczyć, jeżeli chodzi o akcję wykonawczą, wogóle sprawności wszystkich miejsc wykonawczych, w szczególności zaś:

a) przyjmowania składów pociągów dodatkowych przez drużynę konduktorską zawczasu na torach postojowych, a nie stacyjnych torach odjazdowych;

b) podstawianie na czas składów należycie oczyszczonych, zaopatrzonych w tablice kierunkowe na każdym wagonie w porze nocnej oświetlonych, a w porze zimowej ogrzanych do 15° C, już przyjętych przez drużynę konduktorską,

c) otwieranie drzwi w wagonach podawanych składów dopiero po podstawieniu ich na tory odjazdowe i rozmieszczenia podróżnych w pociągu przez drużynę konduktorską, tak obsługującą dany pociąg jak i przez specjalnych konduktorów rezerwowych, wyznaczonych specjalnie do pomocy przy wsiadaniu i rozmieszczaniu podróżnych;

d) przygotowywania na czas bagażu i sprawnego jego załatwiania;

e) dostarczania parowozu pociągowego na czas i wyprawiania pociągu ściśle według rozkładu;

f) zapewnianie regularnego biegu pociągu tak pod względem utrzymania czasów jazdy, jak i wyznaczonych postojów, które nie powinny być przekroczone, ani przez naładunek, lub wyładunek bagażu, ani przez zmianę parowozu lub drużyn konduktorskich;

g) szybkiego wyładunku bagażu na stacji docelowej i odstawiania opróżnionych składów na tory postojowe;

h) należytego wykonania akcji informacyjnej na stacjach i pociągach wogóle, a dodatkowych w szczególności.

W końcu przypomina się, że podczas okresu wzmożonego ruchu zabronione jest bez zgody Ministerstwa Komunikacji rezerwowanie przedziałów osobom do tego nieuprawnionym, oraz przyczepianie dodatkowych wagonów z wycieczkami pracowników kolejowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 70840. 25.VI.34. 8.200.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

przygotować warunki [illegible] w przychodniach;

b) przygotowania zbiórki [illegible] wych przez strefę koncentracji [illegible] na terenie pastwisk, a dla [illegible] terach zakładowych;

c) przekazywanie na zawody służby medycznej, [illegible] na każdym etapie [illegible] oraz [illegible] przez drużynę konduktorską;

d) zawiadamianie stacji w punktach postojów [illegible] po [illegible] i [illegible] w miejscach przez drużynę konduktorską [illegible] dany pociąg [illegible] wych [illegible] do pomocy przy wsiadaniu i rozmieszczeniu podróżnych.

7) przygotowania związane z przyjęciem [illegible] pociągów całkowicie:

a) [illegible] zarezerwowanych [illegible] zgodnie z rozkładem;

b) zapewnienie regularnego biegu pociągów [illegible] pod względem obsługi [illegible] i wyznaczonych [illegible], które powinny być przekazane przez [illegible] lub [illegible] komunikacji;

c) szybkiego wyładunku bagażu na stacji docelowej i odstawienia [illegible] wagonów na tory postojowe;

d) szybkiego [illegible] wych w [illegible].

W końcu przypomina się, że podczas okresu wzmożonego ruchu [illegible] wstrzymanie przewozów przesyłek [illegible] do [illegible] oraz przyjmowanie drobnych [illegible] z wyjątkiem przesyłek [illegible].

2) na zorganizowanie systemu biur informacyjnych lub zorganizowanych dowództw w tym celu przy biurze dyżurnego ruchu.

Wyznaczeni w tym celu pracownicy z punktu [illegible], mających za zadanie odebranie dyżurnego ruchu, powinny być dokładnie poinformowani o szczegółach planu wyścigu i [illegible] być stale informowani przez dyżurnego ruchu o przebiegu akcji. Obowiązkiem tych pracowników [illegible] informacji w ruchu [illegible] linii [illegible] charakteru [illegible] dyżurnego ruchu. Takich danych [illegible] obowiązkowo na [illegible] ruchu [illegible] pociągów [illegible] wej. Zabrania się [illegible] informacji [illegible] powinny być [illegible] zakomunikowane. Dyrekcji [illegible] przez zawiadowców stacji i Naczelników Oddziałów Przewozowych, upoważnionym przez dyżurnego ruchu do udzielania informacji, powinni być zaopatrzeni w opaski i napisem „Informator".

3) umieszczenia tablic kierunkowych na każdym wydziale.

Niezależnie od akcji informacyjnej na terenie stacji Dyrekcje powinny zorganizować akcję informacyjną [illegible] w czasie [illegible] dni przed [illegible] przygotować [illegible] dwu-[illegible] dzięki [illegible] komunikatów [illegible] w których powinna być podana [illegible] dodatkowych [illegible] rozkład jazdy [illegible] określone [illegible] przedsprzedaży biletów i t. p.

[illegible] akcji [illegible] przygotowawczej [illegible] w [illegible] Dyrekcje [illegible] powinna być [illegible] Naczelników Oddziałów Przewozowych [illegible] wie.

Kontakt i kontrolę [illegible] powinny [illegible] akcji [illegible].